

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

15 lipca | Nr. 12. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

Sprawy finansowe.

Poz. 98. Nowe wydanie Podręcznika Statystycznego i o symbolizowaniu ceduł.

SPRAWY FINANSOWE.

98.

Nr. II/2 5338/31 z dnia 3.VII. 1931 r. o nowem wydaniu Podręcznika Statystycznego, i o symbolizowaniu ceduł.

Z dniem 31 sierpnia 1931 r. przestaje obowiązywać „Podręcznik Statystyczny" — wydanie czwarte— obowiązujący od dnia 1 lutego 1930 r.

W miejsce zniesionego, wejdzie w życie „Podręcznik Statystyczny", składający się z następujących części:

Część I: Przepisy o sporządzaniu statystycznych kart rejestracyjnych i o oznaczaniu ceduł przewozowych komunikacji miejscowej numerami statystycznemi.

Część II. A. Numeryczny Spis stacyj i ładowni kolejowych według Dyrekcyj.

Część II. B. Alfabetyczny Spis stacyj i ładowni kolejowych.

Część III. Alfabetyczny skorowidz statystyczny numerów towarów.

Część IV. Spis numerów klas taryfowych i taryf wyjątkowych, stosowanych przy obliczaniu przewoźnego.

Poniżej podaje się treść Części I. Podręcznika, która, jak również treść części pozostałych będzie wydana w oddzielnych broszurach.

Części: I, II A, II B i III obowiązują od dnia 1 września 1931 r.

Termin wejścia w życie części IV i przepisów o numerycznem oznaczaniu klas taryfowych i taryf wyjątkowych będzie ogłoszony osobnem zarządzeniem.

PODRĘCZNIK STATYSTYCZNY DLA PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH P. K. P.

CZĘŚĆ I.

Przepisy o sporządzaniu statystycznych kart rejestracyjnych i o oznaczaniu ceduł przewozowych komunikacji miejscowej numerami statystycznemi.

§ 1.

Karty rejestracyjne.

1) Do opracowania statystyki rodzajowej przewozów towarowych służą karty rejestracyjne, sporządzane na formularzach serji H. Nr. 61.

2) Karty rejestracyjne sporządzone są na papierze w kolorach: białym, żółtym, różowym, zielonym i niebieskim.

a) Karty koloru białego służą dla przesyłek zwyczajnych, nadanych w komunikacji wewnętrznej P. K. P.

Karty koloru białego sporządza się również do przesyłek przeznaczonych dla stacyj kolei prywatnych, pozostających pod zarządem własnym (Rawicz - Kobylin), i w kierunku odwrotnym do przesyłek nadanych na tych kolejach i przeznaczonych dla stacyj P. K. P.

b) Karty koloru żółtego służą dla przesyłek zwyczajnych, nadanych na koleje zagraniczne i do portów (Gdańska i Gdyni) z przeznaczeniem do dalszego eksportu zagranicę. Wyjątek stanowią zwarte przesyłki węgla eksportowego od stacyj węglowych do stacyj portowych (Gdańska i Gdyni) z przeznacze-

niem do dalszego eksportu zagranicę według taryfy wyjątkowej P. E. I, na które nie sporządza się kart rejestracyjnych. (Dziennik Urzędowy M. K. Nr. 2, 1931 r. poz. 12).

Na przesyłki zagraniczne nadawane na powyższych stacjach portowych do stacyj krajowych sporządza się karty koloru białego, na takie zaś przesyłki zagraniczne nadawane do przewozu przez graniczne stacje lądowe sporządza się karty koloru żółtego.

c) Karty koloru różowego służą dla przesyłek zwyczajnych, przybyłych z kolei zagranicznych.

d) Karty koloru zielonego przeznaczone są dla przesyłek (zwyczajnych i pośpiesznych) przewożonych tranzytem przez obszar Państwa Polskiego.

e) Karty koloru niebieskiego służą dla przesyłek pośpiesznych wszystkich komunikacyj, oprócz przesyłek tranzytowych, na które sporządza się karty koloru zielonego z odpowiednią na nich adnotacją (patrz litera d).

3) Karty wszystkich kolorów dzielą się na dwie serje i różnią się symbolami, umieszczonemi w lewym górnym narożniku. Karty oznaczone literą „W" służą dla przesyłek wagonowych i półwagonowych, karty zaś nieposiadające żadnego znaku, z obciętym narożnikiem służą dla przesyłek drobnych.

4) Nadawca towaru nabywa karty rejestracyjne w kasie towarowej narówni z innemi drukami płatnemi.

5) Cena karty rejestracyjnej na wszystkie przewozy wynosi 10 groszy od przesyłki (patrz Część I B taryf towarowych, rozdział D, Wykaz opłat dodatkowych punkt I — litera e); wyjątek stanowią karty zielone na przesyłki tranzytowe, które są bezpłatne.

6) Wpływy pieniężne, uzyskane ze sprzedaży kart rejestracyjnych, Kasy powinny zarachowywać w myśl przepisów, zawartych w Regulaminie dla Kas stacyjnych.

7) Karty rejestracyjne wypełnia przy wysyłaniu towaru nadawca według poszczególnych rubryk, z wyjątkiem miejsc, obwiedzionych grubemi linjami, które wypełniają właściwemi danemi pracownicy stacyjni.

8) Przy nadaniu przesyłek do stacji kolei zagranicznych należy w rubryce „kierunek" wskazywać stację graniczną, przez którą przesyłka jest skierowaną do wyjścia z granic Państwa, przy stacji przeznaczenia skróconą nazwę państwa, do którego ona należy, przy zagranicznych zaś stacjach i portach przeznaczenia, których numery symboliczne znajdują się w spisie alfabetycznym ważniejszych stacyj zagranicznych, również ich symbole.

9) Karty rejestracyjne na towary, przybyłe z zagranicy, wypełnia w całości stacja przeznaczenia na podstawie listu przewozowego z uwzględnieniem wskazówek, zawartych w p. 8, pobierając od odbiorcy przesyłki opłatę za kartę rejestracyjną, według punktu 5 niniejszych przepisów.

10) Na kartach rejestracyjnych w komunikacjach zagranicznych należy w kierunku z Polski oznaczać odległość od krajowej stacji nadania do punktu granicznego, w kierunku zaś do Polski od punktu granicznego do krajowej stacji przeznaczenia.

W komunikacji z kolejami prywatnemi, eksploatowanemi przez P. K. P., należy podawać oddzielnie odległość P. K. P. i oddzielnie odległość każdej kolei prywatnej, biorącej udział w danym przewozie.

11) Karty rejestracyjne dla przesyłek, przyjmowanych od kolei zagranicznych i adresowanych zagranicę, a więc przechodzących tranzytem przez terytorjum polskie, sporządzają wyłącznie Ajencje Celne na pogranicznych stacjach wejścia przesyłek.

Wyjątek stanowią przesyłki z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie, dla których:

a) karty rejestracyjne sporządza Wydział Kontroli Dochodów Dyrekcji Gdańskiej na podstawie ceduł zarachowania, zdawanych przez niemieckich agentów zdawczych polskim agentom odbiorczym na wspólnych stacjach zdawczo-odbiorczych dla komunikacji tranzytowej, gdy chodzi o przesyłki, przechodzące tylko przez obszar Dyrekcji Gdańskiej,

b) karty rejestracyjne sporządza Wydział Kontroli Dochodów Dyrekcji Poznańskiej, gdy chodzi o przesyłki tranzytowe z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie, przechodzące przez terytorjum Dyrekcji Poznańskiej i Gdańskiej.

12) Na kartach rejestracyjnych dla przesyłek tranzytowych należy w rubryce, wskazującej kierunek przewozu, wymienić i oznaczyć symbolami cyfrowemi stację wejścia przesyłki w granice Państwa Polskiego i stację wyjścia z nich. Przy stacjach nadania i przeznaczenia należy podać skrócone nazwy państw, do których one należą, a przy stacjach i portach zagranicznych nadania i przeznaczenia, których numery symboliczne znajdują się w spise alfabetycznym ważniejszych stacyj zagranicznych, należy podać również ich symbole.

13) Po zapełnieniu wszystkich rubryk każdej karty rejestracyjnej, a więc tak na przesyłki nadane, jak na przesyłki przybyłe i na przesyłki tranzytowe, uzupełnia się kartę symbolami cyfrowemi, wskazując Nr. Nr. statystyczne towaru, stacji, Województwa i kraju nadania oraz przeznaczenia.

14) Na kartach rejestracyjnych na towary, przewożone w wagonach lodowniach, należy kolorowym ołówkiem lub atramentem napisać dużych rozmiarów literę „L".

15) Stacja nadania układa codziennie karty rejestracyjne na przesyłki komunikacji wewnętrznej według Dyrekcji przeznaczenia, karty zaś na przesyłki nadane w komunikacji z kolejami zagranicznemi — i na przesyłki przybyłe w tych komunikacjach, oddzielnie w porządku bieżących numerów listów przewozowych. W ten sam sposób układa Ajencja Celna karty rejestracyjne na przesyłki tranzytowe. Tak ułożone karty za dany dzień wkłada się w opaski, na których stemplem datowym oznacza się nazwę stacji i datę dnia.

16) Paczki kart rejestracyjnych w opaskach przesyłają Wydziałowi Kontroli Dochodów:

a) Stacje o dużym ruchu towarowym codziennie.
b) Stacje o średnim ruchu towarowym co 5 dni.
c) Stacje o małym ruchu towarowym co 10 dni.

Terminy wysyłania kart rejestracyjnych przez poszczególne stacje określi Wydział Kontroli Dochodów.

17) Nadesłane paczki kart rejestracyjnych Wydział Kontroli Dochodów gromadzi w porządku stacyj nadania i dat; po ukończonym zaś miesiącu układa dla każdej stacji nadania paczki z poszczególnych dni według Dyrekcyj przenaczenia i wkłada je w opaski, wskazując na nich nazwy stacyj i Dyrekcyj nadania, miesiąc i rok sprawozdawczy.

18) Po zgromadzeniu kart rejestracyjnych od wszystkich stacyj na przesyłki nadane w komunikacjach wewnętrznych, na przesyłki nadane i przybyłe w komunikacjach zagranicznych i na przesyłki tranzytowe, nadesłane bezpośrednio przez Ajencje Celne, Wydział Kontroli Dochodów wysyła miesięcznie paczki do Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P.

19) Ostatecznym terminem dostarczenia materjału kartowego Centralnemu Biuru Statystyki Przewozów P. K. P. jest ostatni dzień następnego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym. Karty rejestracyjne za miesiąc styczeń powinny być zatem dostarczone do C. B. S. najpóźniej dnia 28 lutego.

20) Za nieterminowe nadsyłanie przez stację kart rejestracyjnych Wydziały Kontroli Dochodów powinny opóźniające się stacje pociągać do odpowiedzialności służbowej.

§ 2.

Symbolizacja cedul przewozowych.

W cedułach przewozowych komunikacji miejscowej należy oprócz danych wymienionych w § 27 Przepisów F Nr. 8 zamieszczać następujące symbole cyfrowe, zgodnie ze Spisem alfabetycznym stacyj (Część II. B Podręcznika statystycznego), Alfabetycznym skorowidzem statystycznych numerów towarów (Część III. Podręcznika Statystycznego) i Spisem numerów klas taryfowych (Część IV. Podręcznika Statystycznego).

Symbolami takimi są:

1) Numer stacji nadania i

2) Numer Województwa, w którem leży stacja nadania.

Numery Województw są wyrażone liczbami dwucyfrowemi np. Warszawskie „01".

Stacje nadania oznacza się odciskiem stempla, który zawiera w obwódce prostokątnej symbol danej stacji nadania i jej przynależność do danego Województwa, według wzoru: | 1008 — 30 |

Odcisk powyższego stempla należy zamieszczać na wszystkich częściach ceduły ponad rubryką: „Stacja nadania", zawierającą odcisk stempla firmowego stacji (por. P. f Nr. 8. § 27, p. 9).

3) Numer, oznaczający rodzaj przesyłki.

Symbol (numer) powyższy zapisuje się pod numerem porządkowym ceduły w formie jego mianownika. Ceduła, oznaczona numerem 121/3, wskazuje zatem, że jest 121 cedułą, sporządzoną w miesiącu sprawozdawczym do stacyj danego Okręgu Dyrekcyjnego i opiewa na przesyłkę zwyczajną wagonową.

4) Numer stacji przeznaczenia.

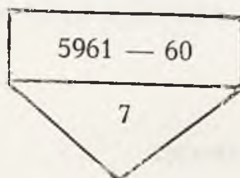
Symbol powyższy zamieszcza stacja końcowa ceduły.

5) Numer Województwa, w którem leży stacja końcowa ceduły, wskazany liczbą dwucyfrową, np. 02.

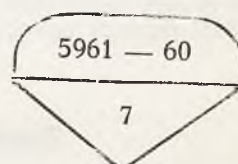
Stację przeznaczenia (końcowa ceduły) oznacza się na obu częściach ceduły tuż po nazwie tej stacji i po skrócie danej Dyrekcji Okręgowej (przeznaczenia), stemplem zawierającym w obwódce owalnej symbol stacji przeznaczenia (końcowej ceduły) i Województwa według wzoru: (1008 — 30)

6) Stemple, zawierające symbole stacji nadania i przeznaczenia kolei prywatnych, pozostających pod zarządem P. K. P. mają obramowanie w formie prostokąta lub owalu z trójkątem zwróconym wierzchołkiem ku dołowi. Treść stempla zawiera trzy numery ułożone na kształt ułamka w ten sposób, że w liczniku są wskazane numery stacji i Województwa, w mianowniku zaś numer danej kolei prywatnej, wskazany w Części II, Rozdz. B. niniejszego podręcznika statystycznego;

a) stacji nadania



b) stacji przeznaczenia



7) Numer statystyczny towaru, wskazany w Części III Podręcznika Statystycznego. Numery statystyczne towarów zapisuje się w cedule przewozowej odręcznie w rubryce „Nazwa towaru" poniżej tej nazwy, zakreślając zapisany numer statystyczny prostokątną ramką | 0010 |

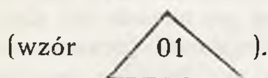
Przesyłki, składające się z dużej ilości towarów różnie klasyfikowanych oznacza się numerem | 9000 |, jako przesyłki mieszane.

Przesyłki o ogólnej wadze od 5000 kg. wzwyż, składające się nie więcej, niż z czterech rodzajów towarów, oznacza się numerem statystycznym towaru o najwyższej wadze, w razie równości zaś wag — numerem statystycznym towaru najwyżej taryfowanego.

8) Numer klasy taryfowej. W rubryce ceduły „klasa, taryfy" należy przy wymienionej tam klasie (taryfie) zapisać odręcznie numer taryfy, wskazany w Części IV. Podręcznika Statystycznego. Symbol ten należy obwieść prostokątną (kwadratową) ramką | t. 27 |

Przy przesyłkach mieszanych (por. p. 7), za które przewoźne oblicza się według kilku taryf, wskazuje się numer taryfy zgodnie z numerem statystycznym towaru.

9) Stacje przejścia z P. K. P. na kolej prywatną lub odwrotnie, i stacje przejścia z jednej kolei prywatnej na drugą kolej prywatną — oznaczają ceduły na przesyłki przechodzące z jednej kolei na drugą stemplami przejścia, zawierającemi numer punktu przejścia, obwiedziony obramowaniem w kształcie trójkąta z wierzchołkiem zwróconym ku górze

(wzór ).

Stemple przejścia należy zamieszczać na dolnej krawędzi obu czołowych stron ceduł, od lewego do prawego brzegu w porządku, w jakim przesyłka przeszła przez nie.

10) Stacje graniczne zaopatrują ceduły na przesyłki bezpośrednie, odprawione w komunikacji łamanej (do i od granicy Państwa), w rubryce „Nazwa towaru" — stemplami w formie gwiazdki ,

wybitemi jasnym (czerwonym lub błękitnym) tuszem. Stemplami temi należy zaopatrzyć przybyłe ceduły komunikacji miejscowej i ceduły komunikacji miejscowej, sporządzone na dalszy przewóz przesyłek w tych wypadkach, w których stacja graniczna dokonuje przekartacji.

11) Odciski stempli z symbolami powinny być wyraźne i czytelne i nie powinny zaciemniać treści ceduł, pisanej odręcznie.

§ 3.

Zasady numeracji stacyj.

Numery symboliczne stacyj wyrażone są w liczbach czterocyfrowych, z których cyfra pierwsza (tysięczna) jest numerem (symbolem) Dyrekcji.

Stacja największa w obrębie każdej Dyrekcji jest oznaczona w miejscu setek literą „X" i tak:

0 X 01 oznacza stację Danzig Neufahrwasser Zollin-[land,
1 X 00 „ „ Warszawę — Główną,
2 X 00 „ „ Lublin,
3 X 00 „ „ Wilno,
4 X 00 „ „ Poznań,
5 X 00 „ „ Gdynia Port,
6 X 00 „ „ Katowice,
7 X 00 „ „ Kraków,
8 X 00 „ „ Lwów,
9 X 00 „ „ Stanisławów.

Dziewięć stacyj każdej Dyrekcji o największym ruchu towarowym jest oznaczonych zerami w miejscu setek i dziesiątek i liczbami od 1 do 9 w miejscu jednostek.

Dalszych dziewięć stacyj o dużym ruchu towarowym w każdej Dyrekcji jest oznaczonych liczbami od 101 do 109, pozostałe zaś stacje kolei państwowych są oznaczone liczbami od 201 do 699, natomiast stacje kolei prywatnych, eksploatowanych przez P. K. P., liczbami od 901 do 999.

Na oznaczenie stacyj kolei wąskotorowych, włączonych do komunikacji bezpośredniej z P. K. P., zarezerwowane są Nr. Nr. od 701 do 899.

Dla oznaczenia stacyj obszaru W. M. Gdańska służą N.r Nr. od 0001 do 0299, dalsze cyfry z pierwszego tysiąca służą do oznaczenia numerami stacyj zagranicznych; a mianowicie służą: Nr. Nr. od 0301 do 0399 dla stacyj zdawczych, leżących zagranicą, — Nr. Nr. od 0401 do 0499 dla stacyj zagranicznych o większych obrotach, od Nr. Nr. 0501 do 0509 dla stacyj zagranicznych portów południowych i Nr. Nr. 0510 do 0520 dla stacyj zagranicznych portów północnych.

§ 4.

Numeracja rodzaju przesyłek.

Dla oznaczenia rodzaju przesyłek służą następujące symbole:

Przesyłki pośpieszne są oznaczone . . . . Nr. 1
„ zwyczajne drobnicowe są oznaczone Nr. 2
„ zwyczajne wagonowe są oznaczone Nr. 3
„ wojskowe są oznaczone . . . . Nr. 4
„ gospodarcze są oznaczone . . . Nr. 5
„ w wagonach lodowniach są oznacz. Nr. 6
„ wagonowe przewiezione w wagonach krytych z doliczeniem 10% są oznaczone . . . . Nr. 7
„ przestrzenne pośpieszne i zwyczajne z podwyższeniem o 50% są oznaczone . . . . Nr. 8
„ przewiezione pociągami ruchu osobowego za dopłatą są oznaczone . Nr. 9

§ 5.

ZASADY OZNACZANIA TOWARÓW SYMBOLICZNEMI NUMERAMI STATYSTYCZNEMI.

Numery statystyczne towarów składają się z czterech liczb. Dwie pierwsze służą do oznaczenia grupy taryfowej, — trzecia liczba charakteryzuje numer statystyczny i oznacza pozycje taryfowe lub ich ugrupowanie, przyczem zero (0) oznacza towary pozostałe danej grupy, wymienione w klasyfikacji taryfowej, a nie włączone do numerów statystycznych.

Czwarta liczba służy do oznaczenia ważniejszych poszczególnych pozycyj lub ich ugrupowań w granicach numeru statystycznego.

Towary, należące do danej grupy, a w kwalifikacji towarów oddzielnie nie wymienione, należy oznaczać numerem grupy z dwoma zerami.

§ 6.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

1) Za umieszczenie właściwych symboli (stempli) odpowiadają:

a) Na stacji nadania: 1) Taksatorzy, którzy powinni w czasie taksacji odręcznie znaczyć w listach przewozowych odpowiednie symbole. 2) Pracownicy, sporządzający ceduły.

b) Na stacji przenaczenia: Taksatorzy, którzy powinni w czasie taksacji sprawdzać, czy wszystkie symbole są zamieszczone na obu częściach ceduł, uzupełnić odręcznie symbole brakujące wraz z odpowiedniemi obwódkami, lub sprostować wpisy mylne.

c) Na stacjach przejścia i granicznych: 1) Taksatorzy, 2) pracownicy sporządzający ceduły i 3) personel zdający przesyłki.

2) Wobec postanowionej mechanizacji prac statystycznych zapomocą maszyn „Holleritha" odpadnie od terminu, od którego prace statystyczne zostaną zmechanizowane, potrzeba sporządzania kartek statystycznych dla przesyłek komunikacji wewnętrznej, albowiem kartki te zastąpią wówczas oryginalne ceduły na przesyłki przybyłe.

Termin, od którego to nastąpi, zostanie podany w czasie właściwym.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56382. 13.VII.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1931 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4. — kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

30 października Nr. 12. Rok 1931.

T R E Ś Ć:

Sprawy ruchowe.

Praca Polskich Kolei Państwowych w sierpniu 1931 r. według danych przedwstępnych.

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH w sierpniu 1931 roku.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w sierpniu r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 14.330,668 osób i w porównaniu z lipcem r. b. (31 dzień — 13.633.601) zwiększył się o 5,1%, a w porównaniu z sierpniem r. b. (14.591.748 osób) zmniejszy się o 1,8%.

Zwiększenie ruchu pasażerskiego przypada głównie na koniec sierpnia w związku z masowym powrotem z uzdrowisk, letnisk oraz w związku z rozpoczynającym się rokiem szkolnym.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich wynosiła w sierpniu 89%.

Przewóz towarów w sierpniu r. b. przy 25 dniach roboczych wynosił, oprócz kolejowych gospodarczych, 5.506.609 tonn, czyli w porównaniu z lipcem r. b. (27 dni roboczych — 5.403.488 tonn) zwiększył się o 1,9%. W porozumieniu zaś z sierpniem r. ub. (25 dni roboczych — 5.732.610 tonn) zmniejszył się o 3,9%.

Naładowano w sierpniu r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 404.612 wag. 15 tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 43.369 wag. z ładunkami przeznaczonemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 447.981 wag. ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z lipcem r. b. (444.044 wag.) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zwiększyła się o 0,9% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (393.638) o 2,8%. Zwiększenie to należy przypisać większej liczbie naładowanych wagonów węgla, nawozów sztucznych oraz produktów rolnych.

Natomiast w porównaniu z sierpniem r. ub. (478.454 wag.) ogólna praca w sierpniu r. b. zmniejszyła się o 6,4%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Sierpień 25 dni roboczych	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Sierpień 25 dni roboczych	W sierpniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	182.009	169.942	+ 7,1%	170.748	+ 6,6%
Drzewa	24.955	29.233	— 14,6%	29.698	— 16,0%
Nawozów sztucznych . .	7.967	5.084	+ 56,7%	10.447	— 23,7%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	8.587	10.075	— 14,8%	14.663	— 41,4%
Rolniczych i aprowizacji .	29.791	26.505	+ 12,4%	33.604	— 11,3%
Pozostałych ładunków . .	151.303	152.799	— 1,0%	165.695	— 8,7%
Razem	404.612	393.638	+ 2,8%	424.855	— 4,8%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	10.106	12.152	— 16,8%	14.291	— 29,3%
Tranzytem przez Polskę .	33.263	38.254	— 13,0%	39.308	— 15,4%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	447.981	444.044	+ 0,9%	478.454	— 6,4%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Sierpień 25 dni roboczych	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Sierpień 25 dni roboczych	W sierpniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
Górnośląskie.	137.369	128.154	+ 7,2%	128.309	+ 7,1%
Dąbrowskie	33.263	31.434	+ 5,8%	32.519	+ 2,3%
Krakowskie	11.377	10.354	+ 9,9%	9.920	—
Razem	182.009	169.942	+ 7,1%	170.748	+ 6,6%

Zagłębia	1931 r. Sierpień 25 dni roboczych	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Sierpień 25 dni roboczych	W sierpniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
Z tego naładowano na wywóz zagranicę:					
a) przez: Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	64.480	64.387	+ 0,1%	48.174	+ 33,8%
b) do: Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	14.012	13.392	+ 4,6%	18.569	— 24,5%
Rumunji	434	248	+ 75,0%	620	— 30,0%
Niemiec, Prus Wschodnich	6.262	6.107	+ 2,5%	6.510	— 3,8%
Rosji i Łotwy	279	682	— 59,1%	248	+ 12,5%
Razem	85.467	84.816	+ 0,8%	74.121	+ 15,3%

W sierpniu naładowano węgla więcej niż w lipcu r. b. zgórą o 12.000 wagonów (+ 7,1%). Zwiększenie to dotyczy prawie całkowicie rynku wewnętrznego.

Norma ładowania węgla w dniu roboczym wynosiła w sierpniu r. b. 8.100 wag. 15 tonnowych dla wszystkich zagłębi; przeciętny zaś naładunek w dniu robocznym wynosił 7280 wag. czyli mniej niż przewidziano normą o 820 wag. (— 10,1%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5957 wag. ładowano 5494 wag., t. j. mniej od normy o 7,8%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1596 wag. ładowano 1331 wagonów czyli mniej od normy o 16,6%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 547 wag. ładowano 455 wag. czyli mniej od normy o 16,8%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w sierpniu jak następuje:

Porty	1931 r. Sierpień 25 dni roboczych	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. W sierpniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Sierpień 25 dni roboczych	W sierpniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
a) w wagonach 15-tonnowych					
Gdańsk	37.570	37.126	+ 1,2%	30.821	+ 21,9%
Gdynia	26.334	27.908	— 5,6%	18.259	+ 44,2%
Porty rzeczne	—	—	—	99	— 100,0%
Razem	63.904	65.034	— 1,7%	49.179	+ 29,9%
b) w tonnach					
Gdańsk	563.548	556.887	+ 1,2%	462.315	+ 21,9%
Gdynia	395.010	418.624	— 5,6%	273.894	+ 44,2%
Porty rzeczne	—	—	—	1.490	— 100,0%
Razem	958.558	975.511	— 1,7%	737.699	+ 29,9%

Przeładowano w sierpniu na statki węgla eksportowego w Gdańsku i Gdyni mniej niż w lipcu r. b. (który był miesiącem rekordowym) o 16.953 tonny, przyczem zmniejszenie dotyczy tylko Gdyni, gdyż w Gdańsku przeładowano nawet więcej niż w lipcu o 6.661 tonnę czyli o 1,2%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w sierpniu jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Sierpień 25 dni roboczych	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. W sierpniu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Sierpień 25 dni roboczych	W sierpniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	563.548	556.887	+ 1,2%	462.315	+ 21,9%
Zboże	19.472	2.629	+ 588,3%	54.026	— 64,0%
Cukier	155	45	+ 244,4%	1.850	— 91,6%
Drzewo	84.664	130.824	— 35,3%	75.059	+ 12,8%
Cement	1.490	3.380	— 55,9%	4.800	— 69,0%
Żelazo	1.754	2.170	— 19,2%	4.438	— 60,5%
Produkty naftowe	1.967	5.764	— 65,9%	3.298	— 40,4%
Inne ładunki	19.148	21.224	— 9,8%	15.842	+ 20,9%
Razem	692.189	723.123	— 4,3%	621.628	+ 11,4%
Przywóz					
Ruda żelazna	40.110	70.474	— 43,1%	51.511	— 22,1%
Złom	230	110	+ 109,1%	5.755	— 96,0%
Żelazo	290	195	+ 46,7%	—	+ 100,0%
Nawozy sztuczne	5.400	5.033	+ 7,3%	6.856	— 21,2%
Inne ładunki	7.612	7.918	— 3,9%	13.763	— 44,7%
Razem	53.642	83.730	— 35,9%	77.885	— 31,1%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Sierpień 25 dni roboczych	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. W sierpniu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Sierpień 25 dni roboczych	W sierpniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	395.010	418.624	— 5,6%	273.894	+ 44,2%
Cukier	750	—	+ 100,0%	—	+ 100,0%
Drzewo	3.334	3.150	+ 5,8%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	16.435	24.579	— 33,1%	4.366	+ 276,4%
Razem	415.529	446.353	— 6,9%	278.260	+ 49,3%
Przywóz					
Ruda	—	2,920	— 100,0%	3.671	— 100,0%
Złom	31.210	34.500	— 9,5%	34.138	— 8,6%
Ryż	3.585	6.090	— 41,1%	3.075	+ 16,6%
Nawozy sztuczne	23.665	13.897	+ 70,3%	27.435	— 13,7%
Inne ładunki	2.825	3.760	— 24,9%	3.495	— 19,2%
Razem	61.285	61.167	+ 0,2%	71.814	— 14,7%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zmniejszył się w sierpniu w porównaniu z lipcem r. b. o 61.749 tonn (— 5,3%), przywóz zaś o 29.970 tonn (— 20,7%).

Głównie zmniejszył się wywóz węgla, drzewa, produktów naftowych, natomiast zwiększył się wywóz zboża.

Przywieziono mniej rudy (o 33.000 tonn), złomu i ryżu, natomiast więcej (o 10.000 tonn) nawozów sztucznych.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się w sierpniu r. b. jak następuje

(w wagonach 15-to tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r.			1930 r.	W sierpniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do sierpnia 1930 r.
	Sierpień 25 dni roboczych	Lipiec 27 dni roboczych	W sierpniu więcej + lub mniej — w procentach	Sierpień 25 dni roboczych	
			Wywóz:		
Zboże	1.812	381	+375,6%	4.797	— 62,2%
Mąka	379	195	+ 94,4%	190	+ 99,5%
Węgiel	75.882	76.270	— 0,5%	68.478	+ 10,8%
Drzewo	10.090	14.362	— 29,7%	14.943	— 32,5%
Bawełna	90	125	— 28,0%	106	— 15,1%
Materjały budowlane	509	787	— 35,3%	921	— 44,7%
Produkcja przemysłowa	7.286	7.223	— 0,9%	7.424	— 1,9%
Cukier	69	9	+666,7%	281	— 75,4%
Pozostała aprowizacja	3.620	3.354	+ 7,9%	3.848	— 5,9%
Inne ładunki	4.332	4.381	— 1,1%	3.312	+ 30,8%
Razem	104.069	107.087	— 2,8%	104.300	— 0,2%
			Przywóz:		
Zboże	32	7	+357,1%	56	— 42,9%
Mąka	14	7	+200,0%	—	+ 100,0%
Węgiel	565	644	— 12,3%	441	+ 28,1%
Drzewo	56	65	— 13,8%	116	— 51,7%
Bawełna	594	592	+ 0,3%	857	— 30,7%
Materjały budowlane	1.039	1.239	— 16,1%	1.007	+ 3,2%
Produkcja przemysłowa	5.217	7.621	— 31,5%	7.755	— 32,7%
Ruda żelazna	3.002	5.158	— 41,8%	2.865	+ 4,8%
Pozostała aprowizacja	1.889	1.632	+ 15,7%	2.528	— 25,3%
Inne ładunki	4.957	3.911	+ 26,7%	6.446	— 23,1%
Razem	17.365	20.876	— 16,8%	22.071	— 21,3%

Ogólny wywóz zmniejszył się w sierpniu o 3.018 wagonów (— 2,8%), a przywóz o 3511 wagonów (— 16,8%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 sierpnia r. b. wynosił:

Parowozów 5386 czyli w porównaniu z ilostanem na 1/VIII r. ub. (5351) więcej o 0,7%; w naprawie było parowozów 14,11%, czyli mniej niż w tym samym miesiącu roku ubiegłego o 2,7%.

Wagonów osobowych było 12080, więcej niż w roku ubiegłym (10.351) o 16,7%; w naprawie było wagonów osobowych 7,78%, mniej niż w roku ubiegłym (9,73%) o 1,95%.

Wagonów towarowych było 157.730, w porównaniu z rokiem ubiegłym (153.419) więcej o 2,8%; w naprawie było wagonów towarowych 3,6%, mniej niż w roku ubiegłym (4,23%) o 0,63%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w sierpniu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	10
„ towarowych	2
wagonów osobowych	9
„ towarowych	348

Na 1 września odstawiono do rezerwy wskutek zmniejszenia ruchu towarowego:

krytych	18147
węglarek	17235
platform	6613
specjalnych	34
Razem	42029 wagonów.

Przebieg pociągów w sierpniu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.655.835	poc. km.
„ towarowym	4.464.811	„ „
Razem	10.120.646	poc. km.

W porównaniu z lipcem r. b. (10.352.251) ogólny przebieg pociągów w sierpniu zmniejszył się o 2,2%, w porównaniu zaś z sierpniem r. ub. (10.557.057) zmniejszył się o 4%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się jak następuje:

W zakresie taryf osobowych, bagażowych i ekspresowych z kolejami zagranicznemi należy zanotować następujące ważniejsze zmiany i uzupełnienia: Wprowadzenie dodatku I do zeszytu 1 niemiecko-czeskosłowackiej komunikacji, wprowadzenie dodatku IV do zeszytu 1 taryfy niemiecko-austrjackiej komunikacji, wprowadzenie dodatku III do polsko-rumuńskiej taryfy i dodatku I do polsko-węgierskiej i polsko-jugosłowiańskiej komunikacji. Dodatki te zawierają rozszerzenie i uzupełnienie tych taryf.

Nowe zmiany i uzupełnienia taryfy towarowej wewnętrznej dla kolei wąskotorowej ogłoszono w Nr. 24 Dziennika Taryf i Z. K. Tak w zakresie regulaminu jak i postanowień taryfowych dokonano uproszczeń i ułatwień ze względu na trudną sytuację kolejek.

W zakresie taryf towarowych zagranicznych ważniejsze zmiany i zarządzenia dotyczą: wprowadzenia w życie z dniem 1 sierpnia nowej taryfy rumuńsko-polskiej z portami polskiemi; wprowadzenie w życie Części I taryfy towarowej austrjacko-rumuńskiego związku kolejowego. Ważność czeskosłowacko-rumuńskiej taryfy związkowej na przewóz towarów przedłużono do odwołania. Natomiast nowa taryfa węglowa weszła w życie 1.VIII. Również z dniem 1 sierpnia weszła w życie czeskosłowacko-polska taryfa związkowa na przewóz do stacyj i od stacyj portowych P. K. P., która zawiera bezpośrednie stawki przewozowe w halerzach czeskosłowackich.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w sierpniu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych	31.977.617	zł
b) z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych	1.537.144	„
c) z przewozu przesyłek towarowych	73.306.663	„
d) uboczne	1.054.957	„
Razem	107.876.381	zł.

W porównaniu z lipcem r. b. (105.357.504 zł) wpływy w sierpniu zwiększyły się o 2,4%, a w porównaiu z sierpniem r. ub. (126.865.080 zł) zmniejszyły się o 14,9%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 57443. 28.X.31. 8.000.